

Αφιέρωμα: **Αναφορά στο Κλασικό - ιστορικό - future classic αυτοκίνητο**

«Θαύμασα τον Παρθενώνα και στην κάθε του κολόνα, βρήκα τον χρυσό κανόνα. Όμως σήμερα το λέω, βρίσκω το καλό κι ωραίο, σε μια σπορ Alfa Romeo »
(**Οδυσσέας Ελύτης**, Τα ρω του έρωτα, 1986)

Ανήκω στη μειοψηφία των ανθρώπων, στους οποίους όχι μόνο τους αρέσουν οι παραπάνω στίχοι του Ελύτη, αλλά έχουν και την αναιδεια να χαμογελούν, όταν στο δρόμο τους συναντήσουν ένα 2 CV ή ένα Mini (αναφέρομαι στο δημιούργημα του sir Alex Isigonis και όχι στο πρόσφατο δημιούργημα της BMW). Αντιθέτως, δεν είναι καθόλου του γούστου μου το άφθονο πλαστικό - που αντί για νικελ έχουν τα σημερινά αυτοκίνητα - τα οποία γέμισαν επίσης με αερόσακους και ηλεκτρονικά βοηθήματα, καταλήγοντας στο να γίνουν μεταφορικά μέσα που σε πηγαίνουν με ταχύτητα και ασφάλεια από το σημείο Α στο σημείο Β, αλλά έπαψαν να είναι «παιγνίδια για μεγάλα παιδιά».

Ναι, οφείλω να σας το εξομολογηθώ...**αγαπώ τα παλιά αυτοκίνητα**. Και δεν είναι μόνο αυτό, η διαστροφή είναι χειρότερη: όσο πιο παλιά, τόσο περισσότερο τα αγαπώ! Κλινική περίπτωση! Ευτυχώς, από τότε που μπήκε στο internet στη ζωή μας, ανακάλυψα ότι δεν είμαι μόνος μου, υπάρχουν χιλιάδες «ασθενείς» με τα ίδια συμπτώματα σε ολόκληρο τον κόσμο.

Επίσης, από την αρχή του άρθρου, να σας τονίσω ότι η άποψή μου γύρω από το κλασικό αυτοκίνητο είναι υποκειμενική, αφάνταστα υποκειμενική! Φυσιολογικό, θα μου πείτε, αφού τα γούστα των ανθρώπων διαφέρουν. Αν όλοι μας είχαμε τα ίδια αισθητικά κριτήρια, θα αγοράζαμε το ίδιο προϊόν μίας μόνο εταιρείας, καταδικάζοντας όλες τις υπόλοιπες μάρκες σε μαρασμό και εξαφάνιση. Προσωπικά **δίνω μεγαλύτερη σημασία στο «δεσμό», που υπάρχει ανάμεσα στο αυτοκίνητο και στον κάτοχο**

. Στα μάτια μου ένα αντιεμπορικό Renault 10 του 1968, με το οποίο με συνδέουν αναμνήσεις της παιδικής μου ηλικίας, ταξίδια και «αποδράσεις» της εφηβείας μου, καθώς και τρέλες και «ταρζανιές» της φοιτητικής μου ζωής, είναι ένα μοναδικό, υπέροχο και ονειρεμένο αυτοκίνητο, όταν για το υπόλοιπο 99% των συνανθρώπων μου (με πρώτες τη σύζυγο και την κόρη μου), αξίζει το πολύ 50 € και αυτό μόνο για σκραπ, αν καταδεχτεί και το μαζέψει

κάποιος που ασχολείται με παλιοσίδερα...

Ενδεχομένως η ενασχόληση με οχήματα χωρίς Air Condition, A.B.S., antispin, RadioCD και άλλες ευκολίες, που στην εποχή μας τις θεωρούμε αυτονόητες, σε «πολιτικά ορθούς» ανθρώπους φαντάζουν ανοησίες, για να μη πω κάποια χειρότερη έκφραση. Σε όσους, όμως, έχουν το «μικρόβιο» να αντιμετωπίζουν τα αυτοκίνητα όχι ως απλές συσκευές, αλλά ως αντικείμενα, που μέσα τους κουβαλάνε «ψυχή», την ψυχή των σχεδιαστών τους, των κατασκευαστών τους, ακόμη και των κατόχων τους, έχουν να πουν πολλά. **Ας μη ξεχνάμε ότι για το Αυτοκίνητο έχουν εκδοθεί χιλιάδες περιοδικά ανά τον κόσμο, κάτι που ποτέ δεν έχει γίνει και ούτε πρόκειται να γίνει για άλλα αντικείμενα που χρησιμοποιεί ο άνθρωπος στην καθημερινή του ζωή**, όπως τα ψυγεία και τα πλυντήρια, ας πούμε!

Ας αρχίσουμε, λοιπόν, από τα βασικά: Ιστορικό ή Κλασικό Αυτοκίνητο; Οι όροι συμπίπτουν ή διαφέρουν; Στη νεοελληνική πραγματικότητα, όπου τώρα τελευταία εμφανίστηκαν από το πουθενά, στο χώρο του παλαιού αυτοκινήτου «συλλέκτες», «αντίκες», αγγελίες που ζητούν «μόνο σοβαρές προτάσεις» για αυτοκινούμενα ερείπια και άλλες παρόμοιες γραφικότητες, χρησιμοποιούνται και οι δύο όροι, χωρίς να διαφοροποιούνται. Όμως κάθε ιστορικό αυτοκίνητο είναι και κλασσικό; Κάθε παλιό αυτοκίνητο θεωρείται ιστορικό; Βάσει κάποιων κανόνων, που ισχύουν στην Ευρώπη και την Αμερική, **αυτοκίνητα, τα οποία έχουν συμπληρώσει 25 χρόνια από την ημερομηνία κυκλοφορίας τους, μπορούν να χαρακτηριστούν Ιστορικά**, εφ' όσον πληρούν κάποιες προϋποθέσεις, οι σημαντικότερες από τις οποίες είναι η αυθεντικότητα και η κατάστασή τους δηλαδή να μην έχουν γίνει περιέργες τροποποιήσεις και μετασκευές στο αμάξωμα και τον κινητήρα του αυτοκινήτου, έτσι ώστε να έχει αλλοιωθεί η αρχική εικόνα του κατασκευαστή. Στην περίπτωση, που η κατάσταση του αυτοκινήτου παραμένει η ενδεδειγμένη, ο κάτοχος μπορεί να αποκτήσει τα πιστοποιητικά από την οικεία λέσχη κλασσικού αυτοκινήτου της χώρας του και έτσι μπορεί να απολαύσει μια σειρά από προνόμια. Αφού έγινε λόγος για τις λέσχες κλασσικού και ιστορικού αυτοκινήτου, να αναφέρουμε ότι στη χώρα μας δραστηριοποιούνται 3 λέσχες πανελλήνιας εμβέλειας, οι οποίες σχετίζονται με το κλασσικό αυτοκίνητο και χορηγούν πινακίδες «Ιστορικού Οχήματος». Αυτές είναι (κατ' αλφαβητική σειρά) η Ε.Λ.Π.Α. (Ελληνική Λέσχη Αυτοκινήτου και Περιηγήσεων), η Ε.Ο.Ο.Ε. (Ελληνική Ομοσπονδία Οχημάτων Εποχής) και η ΦΙΛ.Π.Α. (Φίλοι Παλιού Αυτοκινήτου). Μέσα από την ιστοσελίδα, που η κάθε λέσχη διαθέτει, μπορεί ο ενδιαφερόμενος να βρει τι προσφέρει η κάθε λέσχη στα μέλη της. Υπάρχουν, βέβαια και τοπικές λέσχες, «παρατήματα» των τριών λεσχών, που αναφέρθηκαν πριν.

Το «κλασσικό», ως όρος, είναι κάτι εντελώς διαφορετικό από το «ιστορικό»: είναι το αποτέλεσμα της εντύπωσης, που δημιουργεί η μορφή, η κομψότητα και η παρουσία ενός συγκεκριμένου μοντέλου αυτοκινήτου μέσα στο χρόνο, για να αναφέρω λίγα μόνο από τα

χαρακτηριστικά, τα οποία μένουν αναλλοίωτα και εύκολα αναγνωρίσιμα. Βέβαια όλα τα παραπάνω – λιγότερο ή περισσότερο το κάθε ένα – είναι υποκειμενικά. Τονίστηκε πιο πάνω - και αυτό δεν πρέπει να το ξεχνούμε - ότι κάθε άνθρωπος έχει το δικό του γούστο και με βάση τις προσωπικές του προϋποθέσεις θεωρεί κάτι κλασσικό ή μη κλασσικό, όμορφο ή άσχημο, αξιοπρόσεκτο ή ασήμαντο. Χαρακτηριστικά παραδείγματα το 2CV της Citroen, το Quatrelle (4 L) της Renault, το σκαθάρι της VW (Käfer ή Beetle) και βέβαια το Mini της Austin - Morris. Υπάρχουν εκατομμύρια άνθρωποι, οι οποίοι αγάπησαν τα αυτοκίνητα αυτά φανατικά και σίγουρα θα βρεις άλλους τόσους, οι οποίοι τα αντιπάθησαν με όλη τη δύναμη της ψυχής τους.

Από την άλλη μεριά ο χαρακτηρισμός ενός αυτοκινήτου ως «ιστορικού» έχει να κάνει καθαρά με χρονολογίες και ενδεχομένως με καινοτομίες που εισήγαγε ένα μοντέλο. Υπάρχουν κλασσικά αυτοκίνητα που δεν είναι και –ίσως– δε θα θεωρηθούν ποτέ ιστορικά, όπως υπάρχουν και ιστορικά αυτοκίνητα, που δεν πρόκειται να γίνουν ποτέ κλασσικά... Δηλαδή, μία Ferrari Modena 360 του 2000 μπορεί να μη θεωρείται ιστορικό όχημα, αφού μετρά μόλις 12 χρόνια ζωής, για πολλούς, όμως, λόγους μπορεί να θεωρηθεί κλασσικό αυτοκίνητο. Από την άλλη ένα Hyundai Pony του 1979 είναι ένα ιστορικό αυτοκίνητο, αφού ξεπέρασε τα 30 χρόνια ζωής, αλλά είναι σχεδόν σίγουρο ότι δε θα θεωρηθεί ποτέ του κλασσικό όχημα.

Ας ξαναγυρίσουμε στο θέμα μας... Αναφέρθηκε πιο πάνω μία όψη της ελληνικής πραγματικότητας, όπου κάθε έμπορος ή κάτοχος παλαιού αυτοκινήτου, το χαρακτηρίζει «κλασσικό» ή «αντίκα» και ζητά υπέρογκα ποσά για ένα όχημα, το οποίο μπορεί να βρίσκεται σε πραγματικά άθλια κατάσταση, να συνδυάζει 3 και καμιά φορά και περισσότερες γενιές του μοντέλου, αλλά και να υπέστη διαφόρων τύπων «μοντίφες» και πατέντες made in Greece. Σε αντιδιαστολή, στον υπόλοιπο κόσμο (Αμερική και Ευρώπη κυρίως) **Κλασσικό Αυτοκίνητο θεωρείται αυτό, το οποίο κατασκευάστηκε από το 1925 μέχρι το 1948 . Τα δε αυτοκίνητα των προηγούμενων δεκαετιών 1919 – 1930 ανήκουν σε μία ξεχωριστή κατηγορία, που ονομάζεται Vintage** . Υπάρχουν ιδιαίτερες κατηγορίες και υποκατηγορίες κατάταξης των Κλασσικών και Ιστορικών αυτοκινήτων, αλλά αυτό είναι κουραστικό για να μας απασχολήσει εδώ, εκτός αν κάποιος αναγνώστης έχει ιδιαίτερα ενδιαφέροντα, οπότε του δίνεται το ερέθισμα να ψάξει περαιτέρω στο διαδίκτυο.

Άσχετα με τις «αποστειρωμένες» ημερομηνίες, κατά την ταπεινή μου γνώμη, αυτό που καθορίζει τελικά το τι είναι κλασσικό ή ιστορικό όχημα είναι η εκτίμηση που τρέφει η μάζα του αυτοκινητόφιλου κοινού προς κάποια μάρκα αυτοκινήτου ή σε κάποιον συγκεκριμένο τύπο, δημιουργώ ντας έτσι έναν ιδιότυπο κανόνα «προσφοράς και ζήτησης» για τα αυτοκίνητα, που χαρακτηρίζονται ιστορικά ή κλασσικά. Άλλη «αύρα» αποπνέει μία Alfa Romeo 30 ετών και άλλη ένα

Lada αντίστοιχης ηλικίας. Άλλη εντύπωση προξενεί ένα sport μοντέλο και άλλη ένα sedan ή ένα estate. Τέλος, άλλη αξία έχει ένα αυτοκίνητο που κατασκευάστηκε σε περιορισμένο αριθμό και άλλη ένα αυτοκίνητο που πουλήθηκε σε εκατομμύρια αντίτυπα. Όλα αυτά βέβαια, ισχύουν ως ένα βαθμό, αλλά σε θεωρητικό επίπεδο. Η πραγματικότητα μπορεί να είναι εντελώς διαφορετική. Υπάρχουν πολλοί παράγοντες, που μπορούν να διαφοροποιήσουν τις παραπάνω παραμέτρους.

Υπάρχουν εταιρείες που εξαφανίστηκαν από το χάρτη της αυτοκίνησης (Simca, NSU, Morris – Austin τα πιο χαρακτηριστικά παραδείγματα) και το γεγονός αυτό από μόνο του δίνει –για αρκετό κόσμο– μια παραπάνω «ιστορικότητα» στα εναπομείναντα αυτοκίνητα αυτών των εταιρειών. Επίσης, όλα τα δημιουργήματα κάποιων εταιρειών, που το όνομά τους συνδέεται με μύθους και θρύλους της αυτοκίνησης (Ferrari, Jaguar , Porsche κ.λ.π.) θεωρούνται a priori κλασικά αυτοκίνητα από πολύ κόσμο. Αυτοκίνητα που έγραψαν τη δική τους ιστορία σε πίστες αγώνων, ακόμη κι αν δεν έχουν περάσει πολλά χρόνια από την ημερομηνία κατασκευής τους, θεωρούνται ιστορικά (και πολλές φορές και κλασικά) οχήματα από πάρα πολλούς θιασώτες της αυτοκίνησης. Χαρακτηριστικά παραδείγματα η Lancia Delta HF Integrale, το Audi Quattro, το Renault Clio Williams, το Peugeot 205 T16 κ.λ.π.

Εν τέλει, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, το σαραβαλάκι με το οποίο ζήσαμε «τον παλιό εκείνο τον καιρό» και το οδηγούσε ο παππούς μας ή ο πατέρας μας, το αυτοκίνητο το οποίο συνόδεψε τις νεανικές μας φαντασιώσεις, το «αγωνιστικό» για το οποίο τρέχαμε στα βουνά και τα λαγκάδια να το δούμε, να το ακούσουμε και να το «μυρίσουμε» στα παλιά «Ακρόπολις», το πρώτο μας αυτοκίνητο, που αγοράσαμε με χίλιες δυό στερήσεις και θυσίες, έχουμε τη δυνατότητα να το θεωρήσουμε ιστορικό και -γιατί όχι- κλασικό (για τα δικά μας γούστα). Συνεπώς το αγαπημένο μας αυτοκίνητο δεν είναι ανάγκη να είναι κάποια «ευγενικής καταγωγής» Mercedes Gullwing, η οποία στοιχίζει εκατοντάδες χιλιάδες €, έτσι ώστε να αξίζει διάσωσης. **Είναι δικαίωμά μας να θεωρήσουμε ότι το ταπεινό μας αυτοκίνητο, εφ' όσον έχουμε τηρήσει τους όρους της διατήρησής του σε κατάσταση όσο το δυνατόν πιο κοντά στην εργοστασιακή του, αξίζει - κατά τη δική μας προσωπική άποψη - να θεωρηθεί ιστορικό και κλασικό όχημα και συνεπώς να διασωθεί.**

Και έτσι, αφού καταφέραμε και το σώσαμε από τη γκρίνια της συμβίας μας, που θέλει να το δώσει στους παλιατζήδες, που «αγοράζουν παλιά αυτοκίνητα μικρά και μεγάλα», το διασώσαμε από τις αλλεπάλληλες αποσύρσεις, το γλιτώσαμε από τις επεμβάσεις των διαφόρων μαστρομήτσων των ελληνικών συνεργείων, βγάλαμε στεναγμό ανακούφισης... ή μήπως στεναγμό βασάνου; Γιατί τα βάσανα τώρα αρχίζουν.

Τα ερωτήματα είναι πολλά: Θα το έχω για καθημερινό αυτοκίνητο ή θα το έχω για κάνω τη βόλτα μου τις Κυριακές και για να συμμετέχω σε «αγώνες ιστορικών αυτοκινήτων»; Σε ποια λέσχη ιστορικού αυτοκινήτου να απευθυνθώ; Σε ποιο μαστορά να το συντηρήσω; Σε ποιο

κατάστημα θα βρω γνήσια ανταλλακτικά; Σε ποιο χώρο θα το στεγάσω, αν δεν μπορώ να το κινώ σε καθημερινή βάση; Πόσο θα μου στοιχίσει η συντήρηση και η διατήρηση ενός τέτοιου αυτοκινήτου; Μήπως αποτελεί τεκμήριο διαβίωσης; Μήπως σε λίγα χρόνια θα με θεωρήσουν ως έχοντα και κατέχοντα και θα μου ζητήσουν και «πόθεν έσχες»; Και πάει λέγοντας...

Βασικά στοιχεία, που θα σου επιτρέψουν να διατηρήσεις ένα ιστορικό αυτοκίνητο στις μέρες μας και ιδιαίτερα στη χώρα μας, είναι τα 3 Χ: Χώρος, Χρόνος, Χρήμα. Χώρος για τη στέγαση, εφ' όσον δεν είναι το καθημερινό σου αυτοκίνητο και έχει πάρει πινακίδες «ιστορικού αυτοκινήτου». Ο χώρος είναι απαραίτητος για να ασχοληθείς με το χόμπι σου, αν θέλεις να συμμετέχεις στις εργασίες αναπαλαίωσης και να έχεις τη χαρά της δημιουργίας. Χώρος για να έχεις τακτοποιημένα τα εργαλεία σου, για να αποθηκεύεις τα ανταλλακτικά, που με τόσο κόπο και ψάξιμο μαζέψες από δω κι από κει για κάποια δύσκολη στιγμή – χτύπα ξύλο! Δεν είναι καθόλου σπάνιο να βρεις κάτοχο παλαιού αυτοκινήτου, ο οποίος έχει συμμαζέψει άλλα 2-3 ίδια αυτοκίνητα για «δότες» ανταλλακτικών. Όπως καταλαβαίνετε, αυτό απαιτεί άφθονο χώρο...

Χρόνος απαιτείται για όλα τα παραπάνω. Όχι μόνο για να φτάσεις το αυτοκίνητό σου στην κατάσταση που το ονειρεύεσαι, αλλά - κυρίως - για να ψάξεις στο διαδίκτυο, σε υπόγειες αποθήκες ανταλλακτικών, σε μάντρες απόσυρσης αυτοκινήτων, σε γειτονιές και αλάνες, όπου -σύμφωνα με μυστικές πληροφορίες που συγκέντρωσες- σαπίζει κάποιο μοντέλο που σε ενδιαφέρει και ο ιδιοκτήτης του μπορεί - αν δεν έχει εκδημήσει εις Κύριον- να σου το δώσει σε λογική τιμή... Προσθέτεις τώρα και το χρόνο που θα χρειαστεί η ενασχόλησή σου με την κάθε λεπτομέρεια αποκατάστασης, το πλύσιμο, το γυάλισμα και όλη τη διαδικασία συντήρησης και έχεις μία ενασχόληση, η οποία είναι σίγουρο ότι δε θα σου αφήνει καθόλου ελεύθερο χρόνο. Αν έχεις μεράκι, κατάλληλα εργαλεία και πάθος για το παλαιό σου αυτοκίνητο θα περάσεις πολλές ώρες δημιουργικής ενασχόλησης μαζί του. Αν βαριέσαι εύκολα, είσαι τσαπατσούλης και δεν έχεις υπομονή καλύτερα να μην ασχοληθείς καθόλου!

Ωστόσο, αν έχεις το τρίτο Χ, το Χρήμα, μπορείς να παρακάμψεις όλα τα προηγούμενα στάδια. Είναι συνηθισμένη η πρακτική να εισάγονται από το εξωτερικό παλαιά αυτοκίνητα σε άριστη κατάσταση ή να αγοράζονται ήδη ανακατασκευασμένα από την εγχώρια αγορά. Το κόστος ενός συνηθισμένου, παλαιού αυτοκινήτου, που έχει συντηρηθεί ή ανακατασκευαστεί σωστά στη χώρα της «καταγωγής» του, είναι λογικό και πολλές φορές πολύ κατώτερο από το κόστος μιας ανακατασκευής ή μιας αγοράς αυτοκινήτου από την Ελλάδα. Χρειάζεται, όμως και εδώ χρόνος και υπομονή, πολύ ψάξιμο στο διαδίκτυο και βέβαια, διάθεση για ταξίδια στο εξωτερικό, σε όχι τουριστικούς προορισμούς... Το τεράστιο πλυν αυτής της πρακτικής, είναι ότι γλιτώνεις μεν περιττά έξοδα και «στενοχώριες», όμως έχεις χάσει όλη τη «μαγεία» του ξαναζωντανέματος ενός αυτοκινήτου, της επαναφοράς στη ζωή ενός αντικειμένου, το οποίο έφτασε στα χέρια σου σε κακή ή μέτρια κατάσταση και το επανέφερε σε -σχεδόν- εργοστασιακή μορφή. Κακά τα ψέματα, αν δεν ασχοληθείς

προσωπικά με το «σαραβαλάκι» σου δε θα νοιώσεις ποτέ τη μαγεία και το «δέσιμο» μαζί του... Χώρια που θα μπλέξεις με τον «μάστορα». Όλοι μας έχουμε εμπειρίες από μαστόρια και «μαστόρια» και η άποψη του Αντώνη Πανούτσου πάνω στο συγκεκριμένο θέμα είναι απολαυστική, αποκαλυπτική και «κλασσική»! Αναζητήστε τη στο άρθρο: «Μοτοσυκλετιστικό *savoir vivre*» του περιοδικού ΜΟΤΟ (1990) στην παράγραφο: «Στο Συνεργείο». Θα τα δείτε και θα τα μάθετε όλα!

Η συντήρηση και η αναπαλαίωση του παλαιού αυτοκινήτου είναι τα μεγαλύτερα βάσανα για τον κάτοχό του

. Τα συνεργεία, που μπορούν να αναλάβουν το αυτοκίνητό σου, κάνοντας σωστή και ποιοτική εργασία, κοστολογώντας παράλληλα λογικά και συνετά, είναι μετρημένα στα δάχτυλα του ενός χεριού. Συμβουλευτείτε καλύτερα κάποιον, ο οποίος πέρασε πριν από εσάς την «τυραννία» της σωστής συντήρησης και της ορθής αναπαλαίωσης, η πείρα του τον έχει διδάξει πολλά και αυτός με τη σειρά του θα σας αποκαλύψει πολλά μυστικά! Ωστόσο

η προσωπική ενασχόληση με την αναπαλαίωση και τη συντήρηση ενός αυτοκινήτου είναι μια εκπληκτική διαδικασία

, που μπορεί να «γεμίσει» ευχάριστα τον ελεύθερο χρόνο σας, να σας κάνει να αισθανθείτε χαρά, πληρότητα και ικανοποίηση για το «κατόρθωμά» σας, αλλά ίσως και να αποτελέσει πηγή έξτρα εισοδήματος, αν ανακαλύψετε ότι έχετε ταλέντο και ικανότητες σε αυτόν τον τομέα. Επίσης, μέσα από μία τέτοια ενασχόληση, πολλές φορές δημιουργούνται ισχυρές φιλίες και όμορφες παρέες, που συχνά – πυκνά ανταμώνουν σε διάφορα classic events, όπως ράλλυ ιστορικών οχημάτων, εκθέσεις κ.λ.π. Στα συν της παραπάνω διαδικασίας και το ότι ένα τέτοιο χόμπι, που προσφέρει εποικοδομητική και δημιουργική ενασχόληση, αποτρέπει από την τεμπελιά και –ενδεχομένως– από άλλες κακές συνήθειες και καταστάσεις.

Στο διαδίκτυο θα βρείτε πολλά videos και χιλιάδες φωτογραφίες, που θα σας καθοδηγήσουν με λεπτομέρεια στη σωστή αναπαλαίωση και συντήρηση του αγαπημένου σας αυτοκινήτου

. Δεκάδες άνθρωποι θα σας προσφέρουν τις γνώσεις τους και τη βοήθειά τους χωρίς ανταμοιβή. Εδώ αξίζει να αναφερθεί ότι η σύγχρονη άποψη περί του ιστορικού και κλασσικού αυτοκινήτου, σε ένα μεγάλο ποσοστό ανάμεσα στους χομπίστες του είδους, είναι να παραμένει το αυτοκίνητο ως έχει από τη στιγμή που βγήκε από το εργοστάσιο, με την «πατίνα» του χρόνου αποτυπωμένη πάνω του. Δηλαδή η αξία ενός αυτοκινήτου, το οποίο έχει το εργοστασιακό του χρώμα, έστω και με αρκετές φθορές, που διαθέτει τις εργοστασιακές ταπετσαρίες, ακόμη και με «σκασίματα», είναι πολύ μεγαλύτερη από αυτή ενός καλογυαλισμένου αυτοκινήτου, το οποίο μόλις βγήκε από ανακατασκευή. Αυτό, όμως, στις ημέρες μας και ιδιαιτέρως στην Ελλάδα, όπου επικρατούσε η συνήθεια να τροποποιούνται τα αυτοκίνητα σε μοντέλα μεταγενέστερων ετών και πιο δυνατών εκδόσεων, είναι πολύ σπάνιο φαινόμενο. Πολύ δύσκολα θα βρείτε ένα «ταπεινό» Autobianchi A 112 πρώτης ή δεύτερης σειράς (από το 1969 έως του 1974) με κινητήρα 903 c.c. και 42 ίππων, το οποίο να βρίσκεται στην εργοστασιακή του κατάσταση. Πολλά από αυτά έχουν «μεταμορφωθεί» σε τέταρτης, πέμπτης ή έκτης γενιάς φορώντας

μια τεράστια ποικιλία κινητήρων από Fiat ή Lancia, ενώ τα περισσότερα έχουν μετεξελιχτεί σε Abarth των 70 ίππων, τουλάχιστον όσον αφορά την εξωτερική τους εμφάνιση!

Ας επιστρέψουμε, όμως, στο θέμα μας, το οποίο είναι **η σωστή ανακατασκευή του αυτοκινήτου μας, ώ στε να μην καταλήξει «αγνώ στου γενεάς και ταυτότητας» αντικείμενο**. Καθώς προχωρούμε στην ανακατασκευή του παλαιού μας αυτοκινήτου, μπορούμε να παίρνουμε πληροφορίες και από τις εγχώριες λέσχες κλασσικού αυτοκινήτου ή ακόμη να γραφούμε μέλος σε κάποια από τις λέσχες του εξωτερικού, εξασφαλίζοντας έτσι ανταλλακτικά, οδηγίες συντήρησης, manuals, λεπτομερείς περιγραφές και φωτογραφίες του μοντέλου που μας ενδιαφέρει, ώστε να έχουμε τη σιγουριά ότι τα βήματα αποκατάστασης ή συντήρησης, που κάνουμε, είναι προς τη σωστή κατεύθυνση. Άλλωστε, αναφέρθηκε και παραπάνω, αν έχουμε χώρο, βασικά εργαλεία και μεράκι μπορούμε να κάνουμε «θαύματα». Και είναι φυσικό αυτό, αφού τα παλαιότερα αυτοκίνητα είναι πολύ απλά κατασκευαστικά δημιουργήματα. Ούτε περίπλοκα ηλεκτρονικά συστήματα διαθέτουν, ούτε πανάκριβα ηλεκτρικά αξεσουάρ. Αρκεί να έχουμε χρόνο, διάθεση, υπομονή και επιμονή! Εντάξει κι ένα manual οδηγίων δε βλάπτει! Το αποτέλεσμα, όμως, θα μας αποζημιώσει με το παραπάνω. Θα το καταλάβουμε στα βλέμματα θαυμασμού και στο χαμόγελο των γύρω μας.

Φανταστείτε τον εαυτό σας να κυκλοφορεί με απαστράπτον το όχημα, με το οποίο κυκλοφόρησε ο πατέρας σας (ή και ο παππούς σας) στο δρόμο. Αναμνήσεις και Ιστορία θα σας συνοδεύουν... Η «Ιθάκη» του ταξιδιού της αναπαλαίωσης, δηλαδή το να φτάσεις –επιτέλους– το αυτοκίνητό σου στην κατάσταση που το ονειρεύτηκες, έχει βεβαίως την αξία της, **το ταξίδι, όμως, της αναγέννησης ή της «ολικής επαναφοράς» του, παρά το ότι είναι χρονοβόρο και κοστίζει αρκετά, συναισθηματικά και οικονομικά, είναι πραγματικά ανεκτίμητο και ανεπανάληπτο.**

Παρά το ότι το εγχείρημα φαίνεται στην αρχή δύσκολο, αν όχι ακατόρθωτο. Παρά τις απογοητεύσεις, που μπορεί να προκύψουν στην πορεία. Παρά το ότι στην εποχή μας ο ελεύθερος χρόνος και τα χρήματα για να ικανοποιήσουμε τα χόμπι μας σπανίζουν, **η ενασχόληση με το παλαιό αυτοκίνητο δίνει την ευκαιρία για ανάπτυξη της δημιουργικότητας, της δεξιότητας**

, της εφευρετικότητας, των δημοσίων σχέσεων και άλλων παραγόντων,

που ενδεχομένως ούτε πέρασαν ποτέ από το μυαλό σας. Αξίζει κάποιος να τολμήσει να εμπλακεί με το χόμπι του παλαιού αυτοκινήτου.

Οι στιγμές της ικανοποίησης, που θα πάρει, θα είναι πολύ περισσότερες από τις στιγμές της απογοήτευσης και της στενοχώ ριας.

Κι αν δεν είχατε την τύχη να κληρονομήσετε το αυτοκίνητο του παππού σας ή του πατέρα

σας, ενώ ταυτόχρονα δεν έχετε τα χρήματα για την απόκτηση κάποιου παλαιού μοντέλου, μη χάνετε τις ελπίδες σας Μπορείτε να αποκτήσετε πάμφθηνα (ή και δωρεάν) το αυτοκίνητο 20ετίας του φίλου σας ή του συγγενή σας, που το έχει για πέταμα. Τα συνηθισμένα αυτοκίνητα 20ετίας είναι απαξιωμένα – σχεδόν – ολοκληρωτικά, ενώ τα ανταλλακτικά τους (λαμαρίνα και μηχανικά μέρη) είναι πάμφθηνα και βρίσκονται εύκολα και παντού (ιδιαίτερα σε μάντρες απόσυρσης). Ακόμη, μπορεί το δικό σας «σαραβαλάκι» να έχει συμπληρώσει 20 με 25 χρόνια ζωής και να σκέφτεστε την απόσυρσή του. Ε λοιπόν μη το πετάτε, μη το στέλνετε για απόσυρση. Φτάνει να διαθέτετε χώρο. Αν έχετε ή βρείτε το χώρο, παραδίδετε τις πινακίδες, το στεγάζετε και αρχίζετε σιγά – σιγά με τα βασικά συνεχίζοντας και μαθαίνοντας καθώς προχωράτε.

Ποιος φαντάζονταν το 1980 ότι το 2 CV, που είχε αγοράσει 10 χρόνια πριν, ή το Fiat 500, που είχε ο πατέρας του τη δεκαετία του '60, θα θεωρούνταν στον 21ο αιώ να must & cult; ▯ Άραγε το 2030 δεν θα είναι ▯ must & cult να κυκλοφορείς με ένα Twingo του 1992, όταν οι γύρω σου θα κυκλοφορούν με ηλεκτροκίνητα, πλαστικά αυτοκινητάκια; ▯ Έστω κι αν σε υποχρεώ σουν να αντικαταστήσεις τον κινητήρα εσωτερικής καύσης με μπαταρίες!

Βρείτε λοιπόν ένα «future classic» αυτοκίνητο, το οποίο σας αρέσει και σας θυμίζει την ξενοιασιά της νεανι κής σας ηλικίας και ο χρόνος θα γίνει σύμμαχός σας! Απλά περιμένετε να περάσει. Μη σας «φρενάρει» το γεγονός ότι, το αυτοκίνητο που κατέχετε, κυκλοφορεί σήμερα σε χιλιάδες αντίτυπα γύρω σας. Σε λίγα χρόνια δε θα υπάρχουν παρά μόνο ελάχιστα δείγματα και αυτά σε άθλια κατάσταση.

Αν πήρατε αφορμή διαβάζοντας τα παραπάνω και βρήκατε το θάρρος και το κουράγιο να ασχοληθείτε με το παλιό σας αυτοκίνητο, τότε τα γραφόμενά μου πέτυχαν το σκοπό τους. Προχωρήστε αποφασιστικά, λοιπόν, και δε θα το μετανιώ στε!

Υ.Γ.

Στο άρθρο με τίτλο: « [Κλασικό αυτοκίνητο "Έργα Τέχνης του χθες σε 4 ρόδες". Φωτογραφίες](#) » μπορείτε να δείτε όλα τα αυτοκίνητα, που μνημονεύονται παραπάνω, κλασσικά, ιστορικά, future classic.

Στο άρθρο με τίτλο: [Mercedes Benz 190SL του 1960 "ανακατασκευή - αναπαλαίωση"](#) . μπορείτε να δείτε ιστορικά στοιχεία και φωτογραφίες του αυτοκινήτου αυτού.

Κλασικό αυτοκίνητο "Έργα Τέχνης του χθες σε 4 ρόδες"

Συντάκτης: Τέλιος Λεωνίδας

Επίσης, στο άρθρο με τίτλο: « [ιστορικό αυτοκίνητο "ανακατασκευή" σε φωτογραφίες](#) » θα δείτε φωτογραφίες από φάσεις ανακατασκευής ιστορικών αυτοκινήτων.

Καλή περιήγηση!

Βασική πηγή: Το forum των 4 Τροχών (<http://www.4tforum.gr>) στο thread: «Κλασικά και Ιστορικά μοντέλα.

Τέλιος Λεωνίδας, εκπαιδευτικός. email: lesoko@sch.gr